

No. 8-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第4回

一般国道165号  
やまと たかだ  
大和高田バイパス

【再評価】

平成25年12月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

# 事業全体図

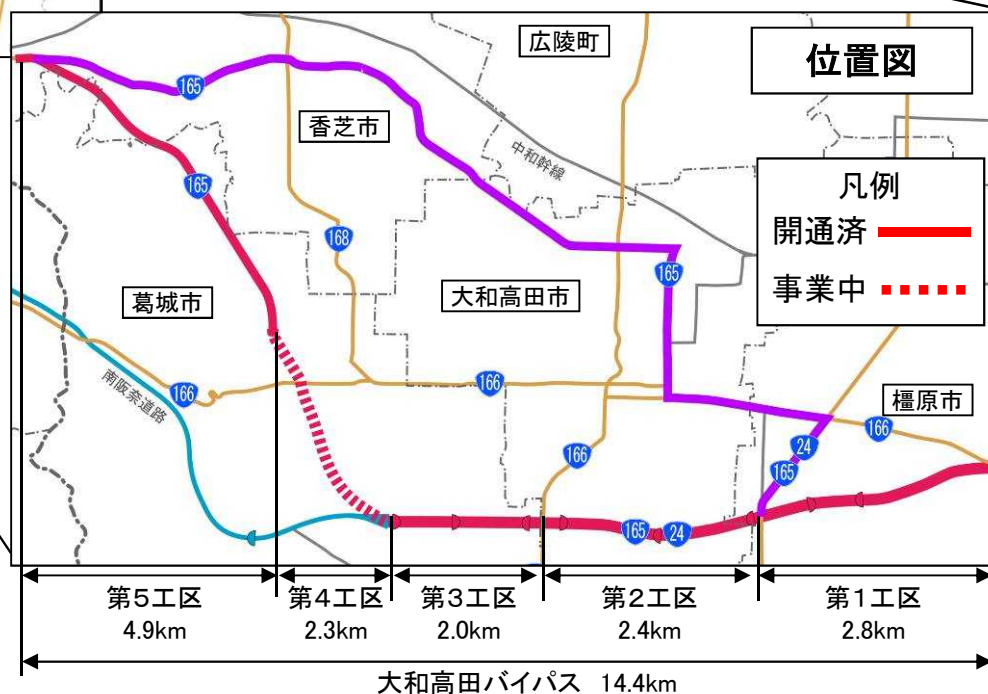
広域図



一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和<sup>やまとへいや</sup>平野地域の南部を経由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路。

大和高田<sup>やまとたかだ</sup>バイパスは、奈良中南部と大阪経済圏の連結強化や関西国際空港へのアクセス向上を図る地域高規格道路南阪奈道路の一部を構成するとともに、一般国道165号香芝市<sup>みなみはん</sup>～橿原市<sup>かしはら</sup>間の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路です。

位置図



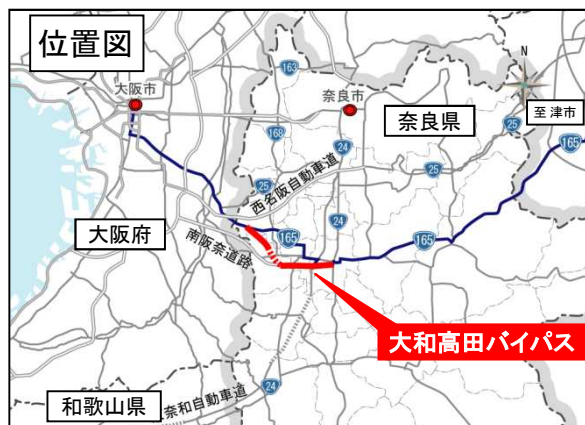
# 1. 事業の概要

## 事業の目的

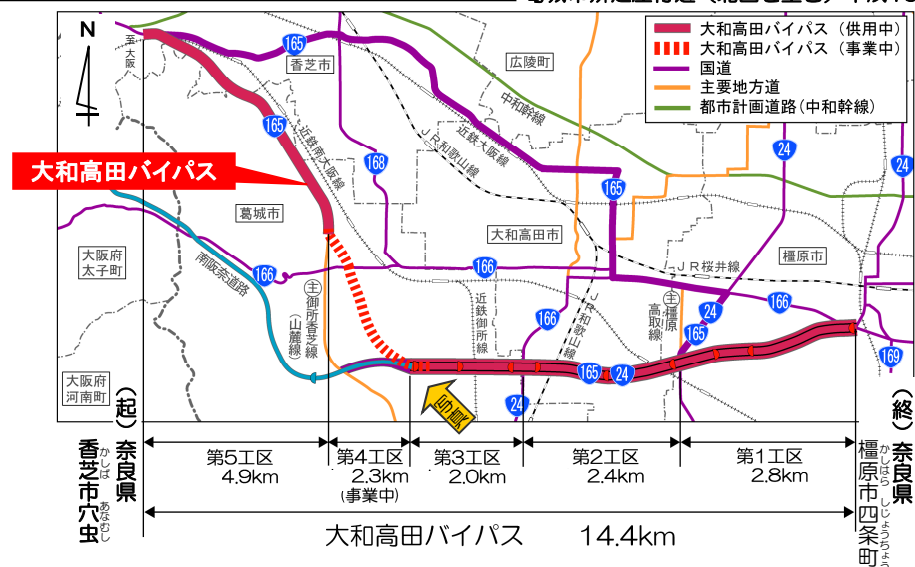
- 交通の円滑化
- 地域医療の支援

## 計画の概要

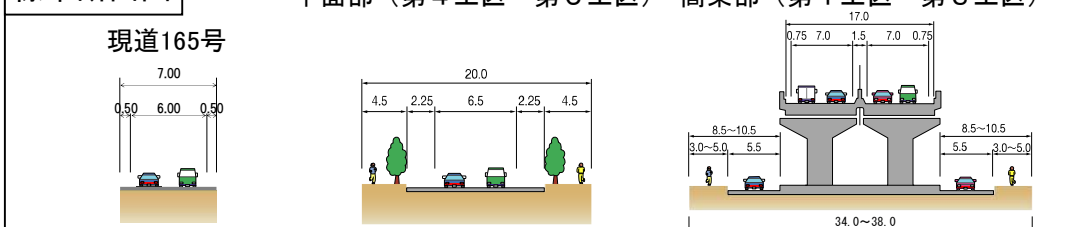
区間	(起) 奈良県香芝市穴虫 (終) 奈良県橿原市四条町
道路延長	14.4km
構造規格	平面部：第4種第1級 高架部：第3種第1級
設計速度	平面部：60km/h 高架部：80km/h
車線数	平面部：2車線 高架部：4車線
標準幅員	平面部：20.0m 高架部：34.0～38.0m
計画交通量	32,400台/日
全体事業費	930億円
事業化	昭和43年度
都市計画決定	昭和47年12月
用地着手	昭和47年度
工事着手	昭和48年度
供用延長	12.1km
事業進捗率	89% (平成25年3月末現在)
用地取得率	92% (面積ベース、平成25年3月末現在)



葛城市辨之庄付近（北西を望む）平成19年11月撮影



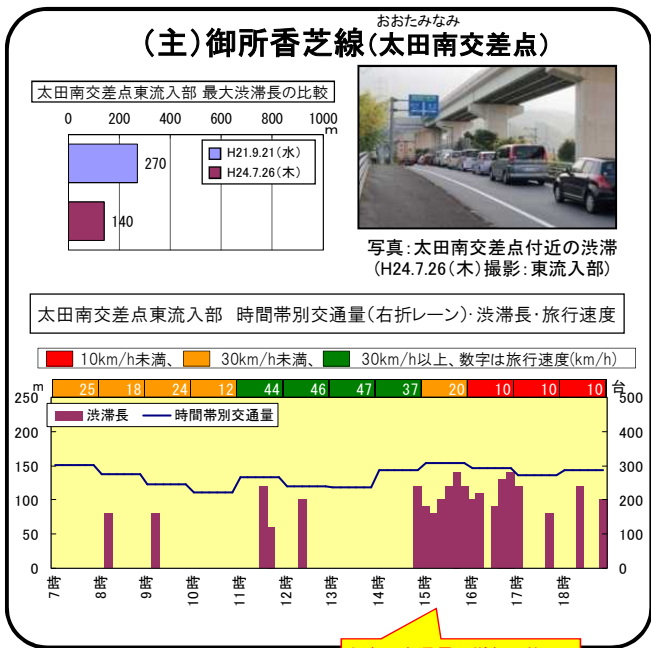
### 標準断面図



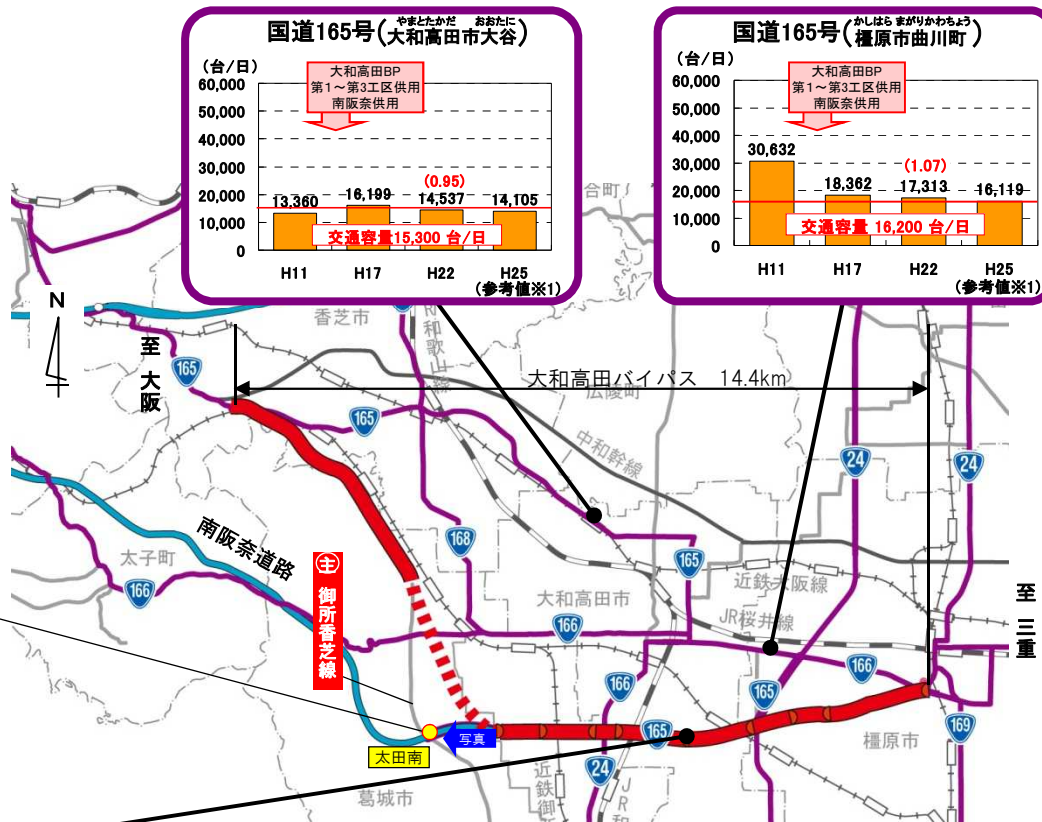
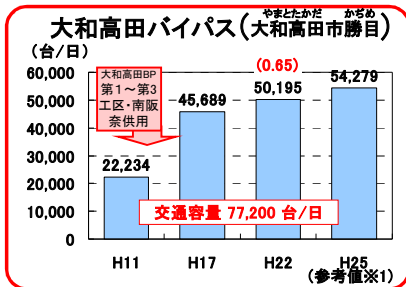
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化)

- 大和高田バイパス、南阪奈道路の供用後、現道165号の交通量が減少。
- 未整備区間に平行する(主)御所香芝線では、渋滞が発生。



夕方の交通量の増加に伴い、速度低下と渋滞が発生



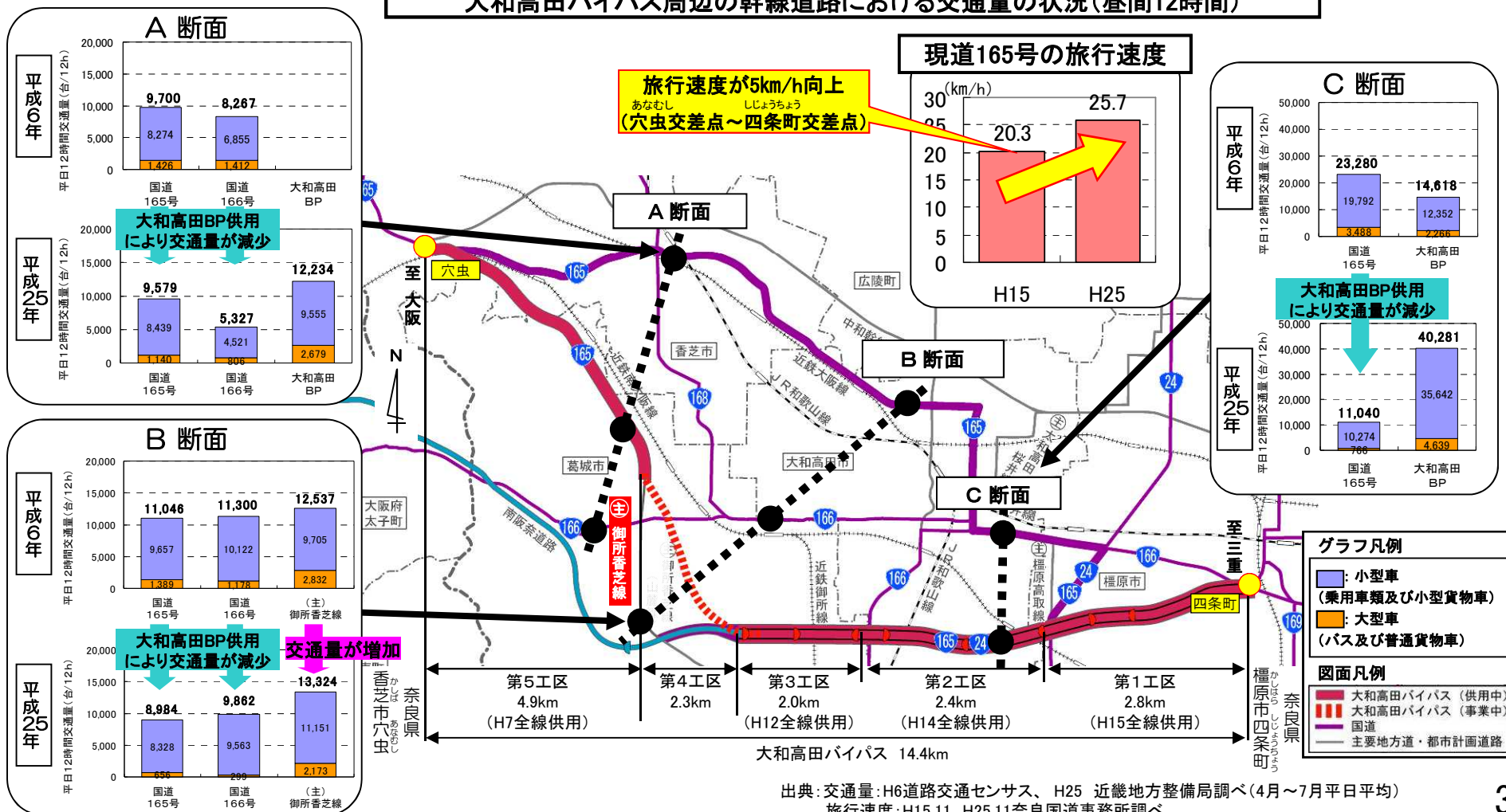
出典:交通量はH11~H22道路交通センサス  
 H24の太田南交差点の渋滞長、交通量、旅行速度は、奈良国道事務所調べ(H24.7)  
 H21の太田南交差点の渋滞長は、奈良県調べ(H21.9)  
 ※1:近畿地方整備局調べ(H25.4月~7月平日平均)  
 ※グラフ中の( )は混雑度(H22道路交通センサス)  
 ※交通容量は交通量と混雑度から算出(H22道路交通センサス)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通の円滑化)

- 大和高田バイパスの整備により、現道165号の交通量が減少し、旅行速度は向上。
- 未整備区間に並行する(主)御所香芝線の交通量は大和高田バイパス部分供用前より増加。
- 整備により、(主)御所香芝線の交通量減少・交通の円滑化が期待。

大和高田バイパス周辺の幹線道路における交通量の状況(昼間12時間)

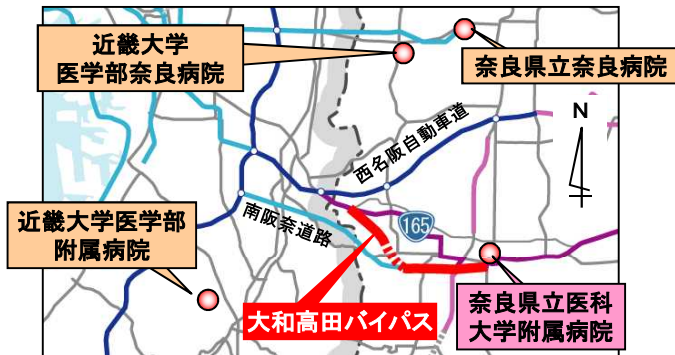


# 2. 事業の必要性等に関する視点

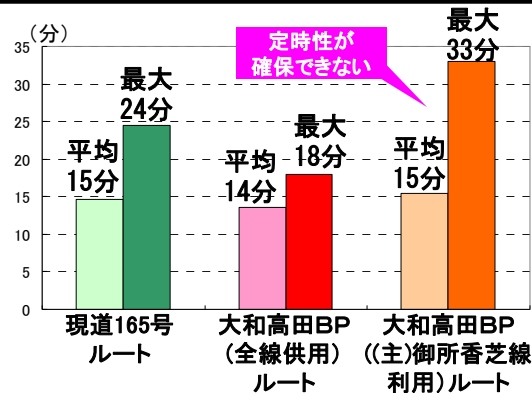
## 2) 事業の整備効果(地域医療の支援)

- (主)御所香芝線を通るルートでは、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送時間の定時性が確保できていない。
- 全線整備により、救急搬送時間が短縮され、地域医療支援に寄与。

### 大和高田バイパス周辺の第三次医療施設



### 香芝市役所～奈良県立医科大学附属病院の搬送時間



※大和高田BP区間1～3工区の走行速度は緊急車両の制限速度80km/h、第4工区は60km/h、それ以外の区間は香芝・広陵消防組合搬送記録資料の平均値、最大値による試算。

※大和高田BP ((主)御所香芝線利用) ルートの最大搬送時間は、太田南交差点の渋滞長調査 (H21.9奈良県実施) による通過時間を考慮。

### 香芝市方面から奈良県立医科大学附属病院への搬送ルート

(主)御所香芝線は、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送時間のバラツキが大きく定時性が期待出来ないため、現在は現道165号を利用している。

※H25.9 香芝・広陵消防組合ヒアリング結果による。



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 3) 事業の投資効果

#### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	2,098億円	264億円	57億円	2,419億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,055億円		84億円	2,139億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス  
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 930億円  
 維持管理費 : 37百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

#### ■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	241億円	19億円	12億円	271億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	77億円		13億円	90億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 4) 地域における計画等

#### 地域計画等への位置付け

- 香芝市都市計画マスタープラン(香芝市:H18.3)
- 葛<sup>かひ</sup>城市総合基本計画(葛<sup>かひ</sup>城市:H18.10)
- 葛<sup>かひ</sup>城市都市計画マスタープラン(葛<sup>かひ</sup>城市:H19.3)
- 第4次香芝市総合計画(香芝市:H23.3)

#### ■要望 葛城広域行政事務組合(H4.3設立、香芝市長、葛城市長、大和高田市長、橿原市長)

平成14年7月  
平成15年7月  
平成16年7月 } 国土交通省、近畿地方整備局、奈良国道事務所に  
大和高田バイパスの全線早期供用を要望。

平成16年10月 しんじょうちょう たいまちょう  
新庄町と當麻町が合併し、葛城市として施行開始

平成17年7月  
平成18年7月  
平成19年7月 } 国土交通省、近畿地方整備局、奈良国道事務所に  
大和高田バイパスの全線早期供用を要望。

#### ■地元市の状況

葛城市では、(主)御所香芝線沿線に地域産業の活性化等を目的とした道の駅の登録を目指した地域振興施設の整備を進めており、葛城市議会では、大和高田バイパスのルートを変更し、(主)御所香芝線を整備すべきとの議会質問が出ている。

葛城市議会答弁(平成25年9月) では、

『市としては、太田南交差点をはじめとする(主)御所香芝線の渋滞対策やまちづくりの観点等を踏まえて国・県と協議していく』と回答しており、情勢に変化

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 4) 地域における計画等(地域振興施設)

- 葛城市では(主)御所香芝線沿線で地域経済の活性化をめざした地域振興施設を計画。
- 平成24年度から事業に着手し、平成27年完成予定。



○ 葛城市の都市再生整備計画 (H24. 3) で地域振興施設を位置付け

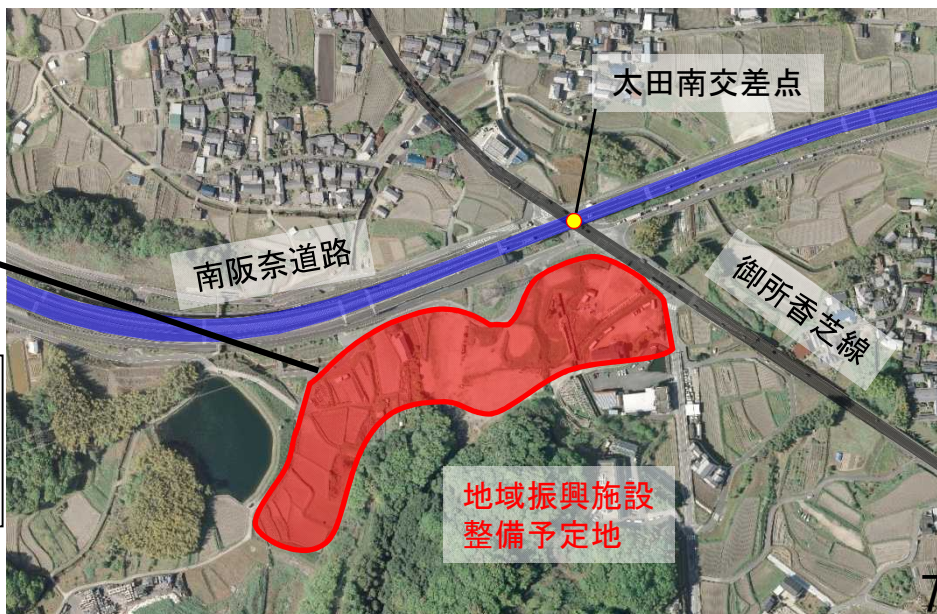


道の駅整備事業	
■ 基幹事業	高次都市施設(観光交流センター)
■ 基幹事業	高次都市施設(まちおこしセンター)
■ 基幹事業	地域生活基盤施設(道の駅交流広場)
□ 提案事業	レンタサイクル・更衣室・シャワールーム 75㎡
□ 提案事業	地産地消費家レストラン 180㎡
○ 関連事業	道路付属施設(道の駅)整備事業

#### ○ 地域振興施設の整備事業

- ・ 奈良県の西の玄関口となる南阪奈道路と主要地方道御所香芝線の交差点付近に休養、交流、情報発信、研修等の機能を持つ道の駅を整備し、農業・商工業・観光を含む産業の活性化と都市と農村の交流を促し、魅力あるまちづくりを推進

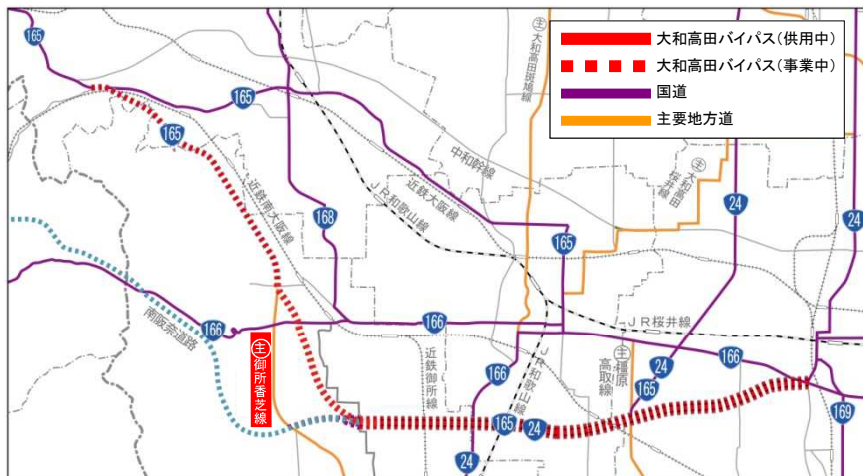
葛城市都市再生整備計画 (H24. 3) より抜粋



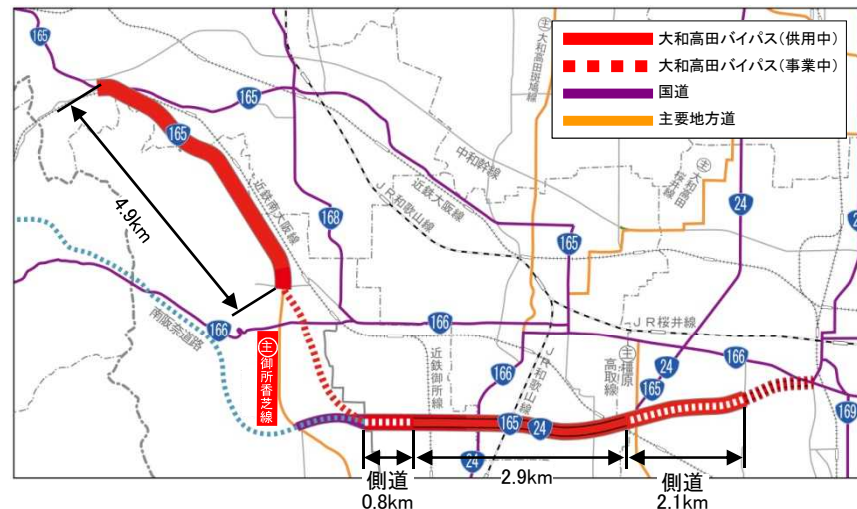
# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 昭和43年度に事業化、47年度に用地取得に着手したが、地元調整、埋蔵文化財調査に時間を要した。
- 整備効果の早期発現の観点から、昭和48年度より工事に着手し、順次部分供用済み。
- 現在までの部分供用により、一定の整備効果が発現。

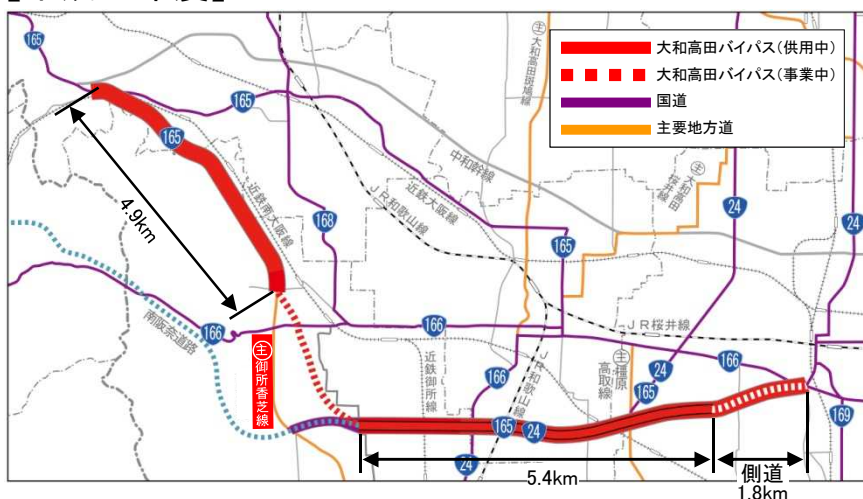
【昭和43年度】



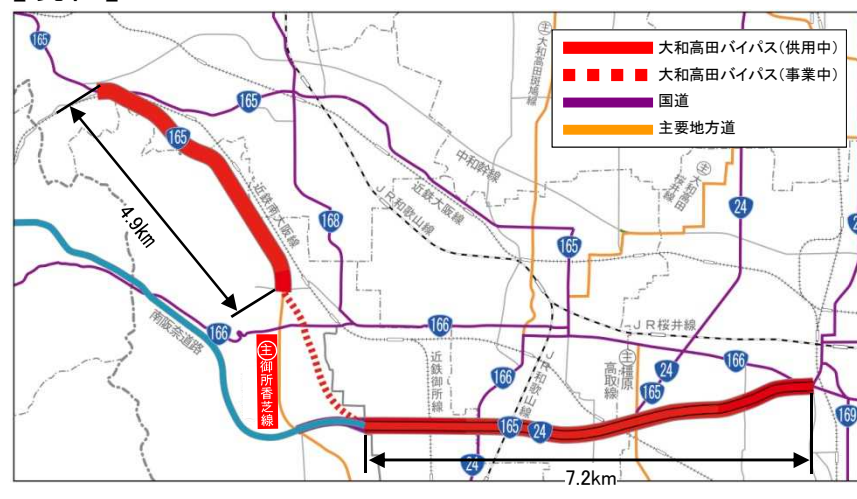
【平成7年度】



【平成14年度】



【現在】



# 3. 事業進捗の見込みの視点

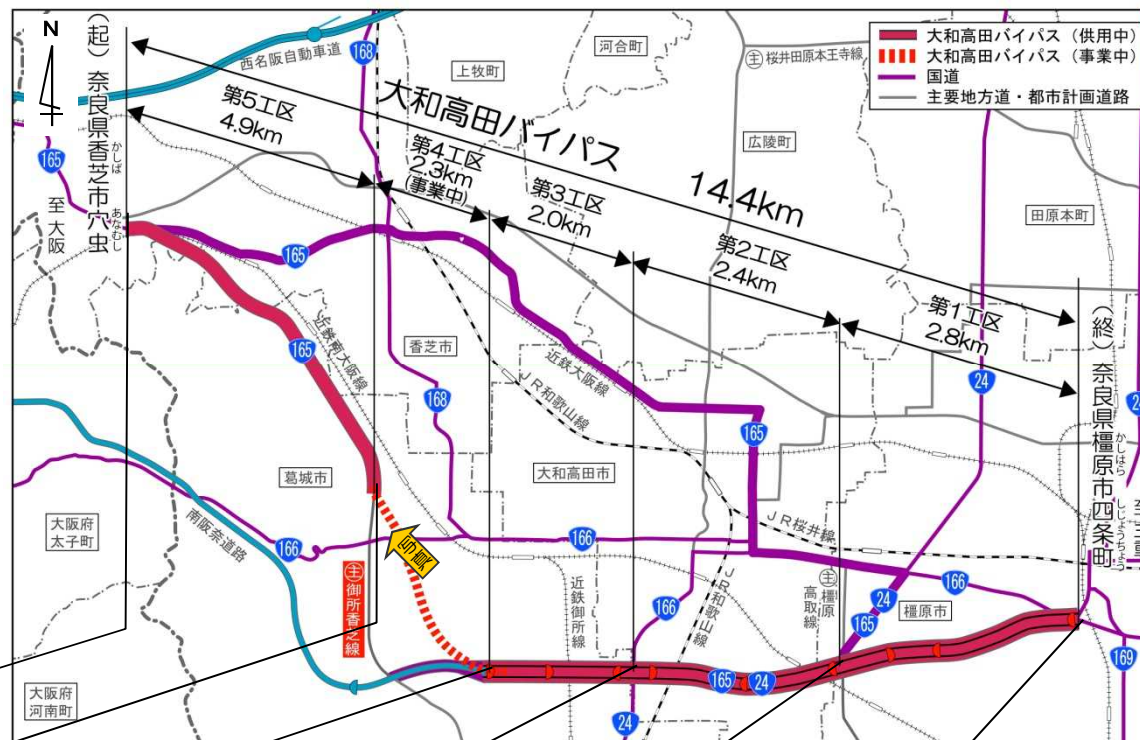
- 大和高田バイパスは平成15年度までに、1～3工区、5工区の12.1kmを供用。
- 残る区間について、一部地域では地元協議が難航。



葛城市竹内付近（北西を望む）  
平成19年11月撮影



平成19年11月撮影



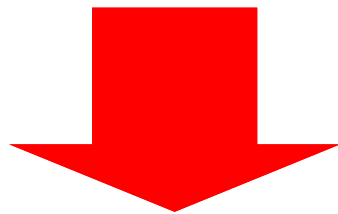
区間	4.9 km	2.3 km	2.0 km	2.4 km	2.8 km	計
用地	用地取得 (100%)	用地取得 (9%)	用地取得 (100%)	用地取得 (100%)	用地取得 (100%)	92%
工事	H7 : 2車線供用	調査・設計	H12 : 高架4車線供用 H7 : 平面2車線供用	H14 : 高架4車線供用 S55 : 平面2車線供用	H15 : 高架4車線供用 H14 : 平面2車線供用	供用中区間 12.1 km

# 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

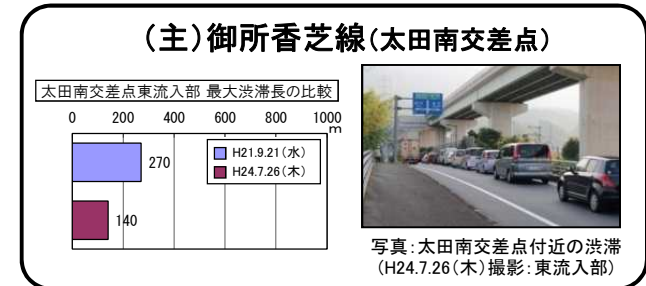
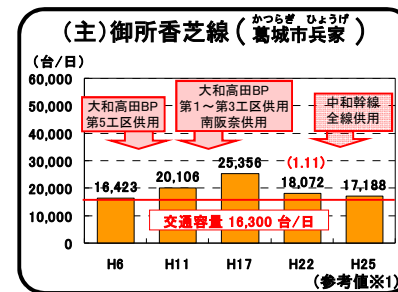
## 代替案立案等の可能性

周辺交通量の調査を実施したところ、国道165号の交通量は減少したものの、(主)御所香芝線では、渋滞が発生、課題があることが確認された。

現計画の幅員縮小案や別ルート案の可能性について検討。



今後は県、市及び地域住民の意見を反映した事業計画とするため、ルート変更も含め、県・市等の関係機関や地元住民に対し意見を聴取しながら検討を進めます。



出典: 交通量はH11~H22道路交通センサス  
 H24の太田南交差点の渋滞長は奈良国道事務所調べ(H24.7)  
 H21の太田南交差点の渋滞長は、奈良県調べ(H21.9)  
 ※1: 近畿地方整備局調べ(H25.4月~7月平日平均)  
 ※グラフ中の( )は混雑度(H22道路交通センサス)  
 ※交通容量は交通量と混雑度から算出(H22道路交通センサス)

## 5. 関係自治体の意見

### ■奈良県知事

平成25年11月27日 道建第202号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道165号大和高田バイパスは、南阪奈道路の一部を構成し、西名阪自動車道、京奈和自動車道等とともに、大和平野の広域幹線道路ネットワークを形成する重要な道路です。

また、中和幹線及び国道165号香芝柏原改良と一体的に整備されることで、近畿自動車道等とのネットワーク機能の発現により、中南和地域と関西都市圏との連携が強化され、産業振興や地域の活性化に寄与するものです。

一方、未整備となっている4工区については、主要地方道御所香芝線をはじめとした周辺道路の混雑緩和や交通安全の確保などの効果が期待され、必要性が認められるものの、社会情勢や周辺の交通状況の変化、事業の進捗見通し等を踏まえた代替案を検討することも重要と考えます。

以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続としつつ、計画の変更についても検討を行っていただいた上で、地域にふさわしい事業を実施していただくようお願いします。

なお、代替案の検討にあたっては、県、市とも十分に協議調整を図っていただくようお願いします。

# 6. 対応方針(原案)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・未整備区間に並行する(主)御所香芝線では、大和高田バイパス供用前より交通量が増加し、渋滞が発生しているため、対策が必要。
- ・これまでの大和高田バイパスの整備により、現道165号の交通量が減少し旅行速度は向上するなど整備効果が発現。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.1、残事業で3.0

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・大和高田バイパスは、これまでに全体14.4kmのうち、1~3工区、5工区の12.1kmを供用。
- ・未整備区間について、現道165号の交通量減少等の状況変化を受け、ルート変更も含め、地元住民等に対し意見を聴取しながら検討を進める。

国道165号は、奈良県を横断する主要幹線道路であり、その一部を構成する大和高田バイパスは、奈良県中南部と大阪経済圏の連結強化の支援や現道の交通混雑緩和など重要な役割を担っている。

未整備区間に並行する(主)御所香芝線の渋滞緩和等のため、引き続き事業の必要性が認められる。

未整備区間については、幅員縮小案や代替ルート案などの計画変更案について検討が進められているところであり、県・市等の関係機関や地元住民の意見を聴取しながら、進めていくことが適切である。

**事業継続**



No. 8-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第4回

一般国道165号

やま と た か だ

大和高田バイパス

【再評価】

平成25年12月  
近畿地方整備局



【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第4回事業評価監視委員会

事業名：一般国道165号 大和高田バイパス（道路種別：一般国道）

事業化年度：昭和43年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間に経過	再評価後3年間に経過	
事業諸元	延長：14.4km 幅員：20.0m(平面部) ：34.0～38.0m(高架部) 種級：第4種第1級(平面部) ：第3種第1級(高架部) 設計速度：60km/h(平面部) ：80km/h(高架部) 車線数：2車線(平面部) ：4車線(高架部)	同左	・変更なし
全体事業費	930億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約88% 用地取得率(面積)約92% 供用延長：12.1km	進捗率(事業費)約89% 用地取得率(面積)約92% 供用延長：12.1km	・進捗率(事業費)で約1%進捗
進捗率(事業費)	約88%	約89%	・約1%進捗
費用対効果B/C	1.2 (残事業 2.1)	1.1 (残事業3.0)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す		

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道165号 大和高田バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 280億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3 (経済的純現在価値 (B-C) = 181億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 12.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 38499万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 37万人・時間/年 (62154万人・時間/年 ⇒ 62116万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道165号 (主) 御所香芝線 一般国道168号 (主) 中和幹線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 48万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 1割削減
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	国道165号 (畑交差点～下田交差点)、 (旅行速度13.9～15.0km/h→交通量減少により改善見込み) 国道165号 (築山交差点～大和高田清掃センター前交差点)、 (旅行速度11.2～19.3km/h→交通量減少により改善見込み) 国道165号 (曲川町西交差点～曲川町東交差点)、 (旅行速度16.9km/h→交通量減少により改善見込み)
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	奈良交通バス
		■ 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	橿原市～天王寺駅 (所要時間: 69分→48分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	橿原市～関西国際空港 (所要時間: 92分→70分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	橿原市～堺泉北港 (所要時間: 74分→52分)
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である

		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道としての位置づけ有り	
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	南阪奈道路
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	大和高田市～榎原市
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	大和高田市～榎原市(所要時間：18分～17分)
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	榎原市〔藤原宮跡・今井町・榎原神宮他〕(年間観光客入込数：約398万人/年 H24年)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できる暮らしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター(所要時間：24分～18分)
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	

		<p>当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p>	
	災害への備え	<p><input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p>	<p>奈良県地域防災計画（第1次緊急輸送道路）</p> <p>国道165号（香芝市～橿原市）</p>
4. 環境	地球環境の保全	<p><input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p>	CO2排出削減量：1046.9t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<p><input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道165号（主）御所香芝線 一般国道168号（主）中和幹線 排出削減量：17.91t/年、排出削減率：1割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：10.88t/年</p> <p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道165号（主）御所香芝線 一般国道168号（主）中和幹線 排出削減量：1.05t/年、排出削減率：1割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.62t/年</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p><input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>	
	その他	<p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>	

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道165号	大和高田バイパス	L=14.4km	地高	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,400	4、2	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	906億円	256億円	1,162億円
うち残事業分	101億円	41億円	141億円
基準年における 現在価値 (C)	2,055億円	84億円	2,139億円
うち残事業分	77億円	13億円	90億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	142億円	18億円	3.9億円	163億円
基準年における 現在価値 (B)	2,098億円	264億円	57億円	2,419億円
うち残事業分	241億円	19億円	12億円	271億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	280億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	181億円
経済的内部収益率（残事業）	12.8%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	32,400台/日	±10%	0.9~1.4
事業費 （全事業）	101億円	±10%	1.1~1.1
事業期間 （全事業）	7年	±20%	1.1~1.2

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	32,400台/日	±10%	2.5~3.6
事業費 （残事業）	101億円	±10%	2.8~3.3
事業期間 （残事業）	7年	±20%	2.9~3.1

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：大和高田バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (14.4km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	13,400	23,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	1	24	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	1.87	93.47	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 165号 (13.5km)	交通量	[台/日]	9,100	4,900
		走行時間	[分]	32	27
		走行時間費用	[億円/年]	50.04	23.03
	(主)御所香 芝線 (6.2km)	交通量	[台/日]	10,100	5,900
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	21.51	11.04
	一般国道 168号 (6.6km)	交通量	[台/日]	18,700	13,000
		走行時間	[分]	30	23
		走行時間費用	[億円/年]	93.85	50.98
	(主)中和幹 線 (12.9km)	交通量	[台/日]	38,000	30,800
		走行時間	[分]	29	26
		走行時間費用	[億円/年]	189.46	136.73
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (5,733.9km)	走行時間費用	[億円/年]	33,853.89	33,751.77	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：5,787.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	34,210.61	34,067.00	143.61

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

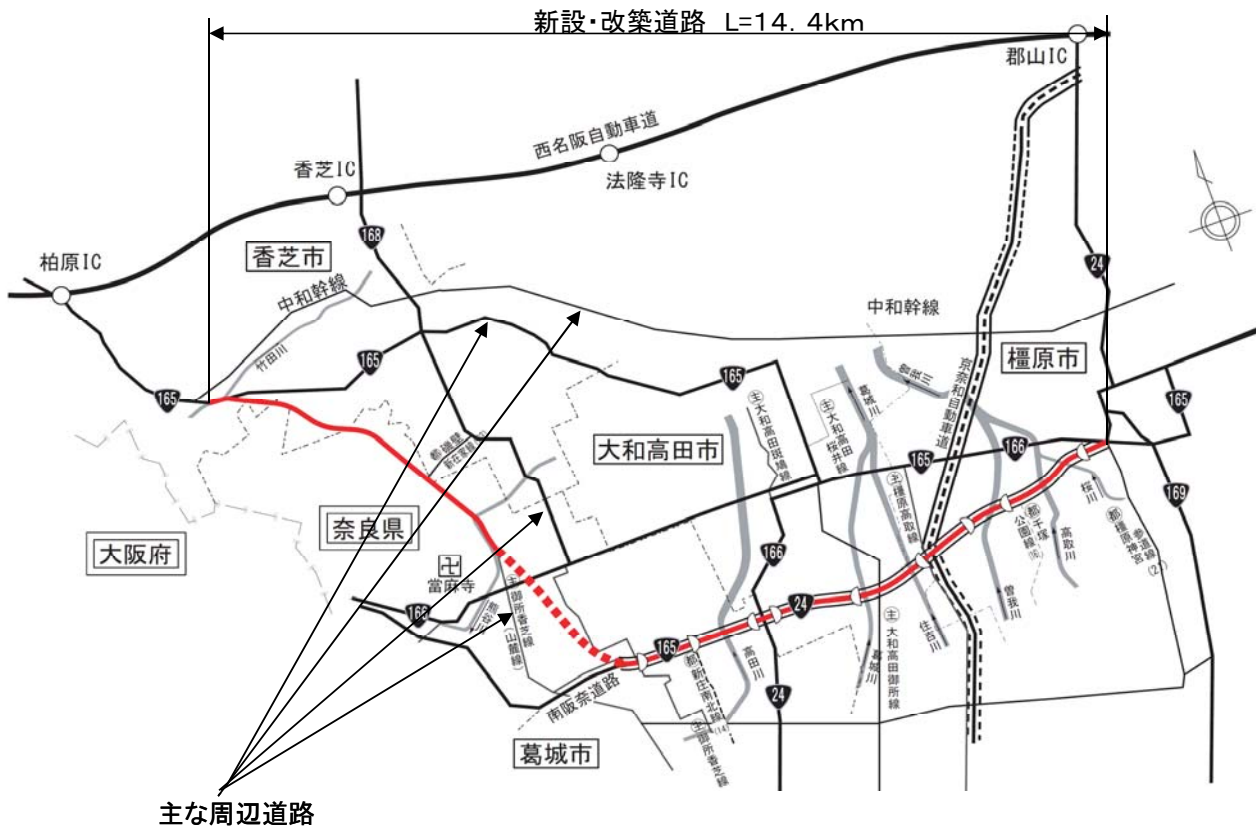
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること





# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：大和高田バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.3km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	20,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	5	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	18.20	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 165号 (13.5km)	交通量	[台/日]	5,500	4,900
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	26.73	23.03
	(主)御所香 芝線 (6.2km)	交通量	[台/日]	12,500	5,900
		走行時間	[分]	16	12
		走行時間費用	[億円/年]	32.51	11.04
	国道168号 (6.6km)	交通量	[台/日]	13,700	13,000
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	55.99	50.98
	(主)中和幹 線 (12.9km)	交通量	[台/日]	31,900	30,800
		走行時間	[分]	26	26
		走行時間費用	[億円/年]	143.50	136.73
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (5,746.0km)	走行時間費用	[億円/年]	33,824.70	33,827.04	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：5,787.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	34,083.44	34,067.00	16.44

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

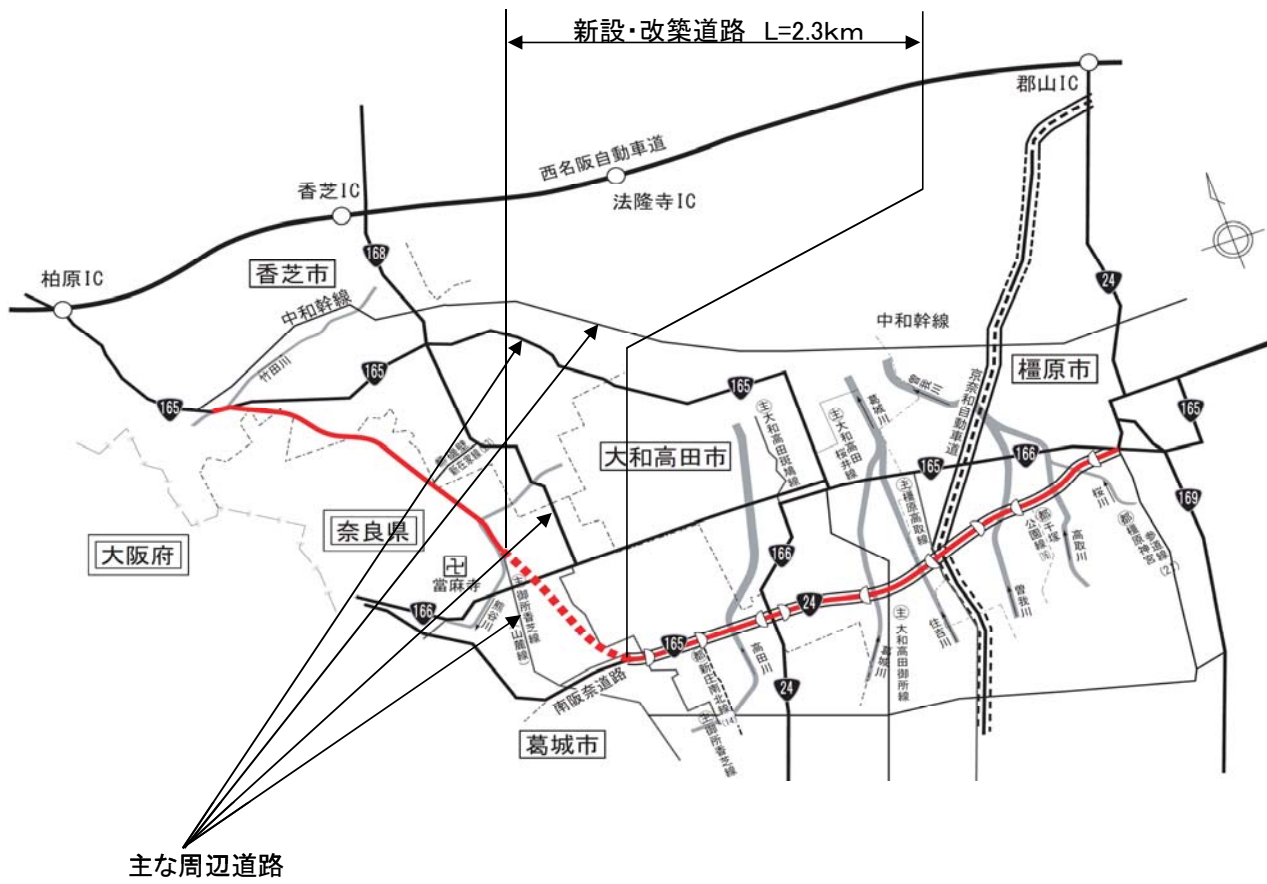
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名：大和高田バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いた OD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の 考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の 推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の 考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道165号 大和高田バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.37	14.4	5.37

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-53年目	S 43	5.8412	38.5	0.01	0.14		
-52年目	S 44	5.6165	40.8	0.12	1.52		
-51年目	S 45	5.4005	43.5	0.14	1.60		
-50年目	S 46	5.1928	45.6	0.66	6.92		
-49年目	S 47	4.9931	48.7	0.83	7.84		
-48年目	S 48	4.8010	56.1	7.77	61.29		
-47年目	S 49	4.6164	66.9	10.50	66.78		
-46年目	S 50	4.4388	70.7	18.85	108.99		
-45年目	S 51	4.2681	76.7	8.75	44.87		
-44年目	S 52	4.1039	81.3	13.39	62.27		
-43年目	S 53	3.9461	84.7	31.82	136.54		
-42年目	S 54	3.7943	86.9	31.15	125.27		
-41年目	S 55	3.6484	92.4	18.76	68.22		
-40年目	S 56	3.5081	94.8	16.46	56.12		
-39年目	S 57	3.3731	95.8	4.90	15.89		
-38年目	S 58	3.2434	96.8	9.30	28.70		
-37年目	S 59	3.1187	98.7	12.79	37.22		
-36年目	S 60	2.9987	99.5	28.11	78.05		
-35年目	S 61	2.8834	101.2	33.59	88.17		
-34年目	S 62	2.7725	101.0	43.12	109.06		
-33年目	S 63	2.6658	101.5	34.51	83.48		
-32年目	H 1	2.5633	104.2	23.98	54.35		
-31年目	H 2	2.4647	106.5	39.27	83.69		
-30年目	H 3	2.3699	109.1	35.05	70.13		
-29年目	H 4	2.2788	110.6	45.30	85.98		
-28年目	H 5	2.1911	110.9	43.30	78.79		
-27年目	H 6	2.1068	110.8	35.66	62.45		
-26年目	H 7	2.0258	109.9	15.32	26.01		
-25年目	H 8	1.9479	109.5	16.44	26.93		
-24年目	H 9	1.8730	110.4	13.38	20.91		
-23年目	H 10	1.8009	109.9	41.82	63.11		
-22年目	H 11	1.7317	108.4	35.28	51.90		
-21年目	H 12	1.6651	107.2	43.84	62.71		
-20年目	H 13	1.6010	105.7	35.01	48.84		
-19年目	H 14	1.5395	103.8	44.27	60.47		
-18年目	H 15	1.4802	102.3	9.26	12.34		
-17年目	H 16	1.4233	101.0	1.33	1.73		
-16年目	H 17	1.3686	99.6	0.10	0.12		
-15年目	H 18	1.3159	98.7	0.10	0.12		
-14年目	H 19	1.2653	97.6	0.70	0.83		
-13年目	H 20	1.2167	96.8	0.10	0.12		
-12年目	H 21	1.1699	95.6	0.10	0.11		
-11年目	H 22	1.1249	93.7	0.10	0.11		
-10年目	H 23	1.0816	92.1	0.10	0.10		
-9年目	H 24	1.0400	92.1	0.11	0.12		
-8年目	H 25	1.0000	92.1	0.10	0.10		
-7年目	H 26	0.9615	92.1	0.10	0.09		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	0.10	0.09		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	6.38	5.67		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	26.67	22.79		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	26.67	21.92		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	33.18	26.22		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	7.46	5.67		
供用開始年次	H 33	0.7307	92.1			5.11	3.74
1年目	H 34	0.7026	92.1			5.11	3.59
2年目	H 35	0.6756	92.1			5.11	3.46
3年目	H 36	0.6496	92.1			5.11	3.32
4年目	H 37	0.6246	92.1			5.11	3.19
5年目	H 38	0.6006	92.1			5.11	3.07

6年目	H	39	0.5775	92.1			5.11	2.95
7年目	H	40	0.5553	92.1			5.11	2.84
8年目	H	41	0.5339	92.1			5.11	2.73
9年目	H	42	0.5134	92.1			5.11	2.63
10年目	H	43	0.4936	92.1			5.11	2.52
11年目	H	44	0.4746	92.1			5.11	2.43
12年目	H	45	0.4564	92.1			5.11	2.33
13年目	H	46	0.4388	92.1			5.11	2.24
14年目	H	47	0.4220	92.1			5.11	2.16
15年目	H	48	0.4057	92.1			5.11	2.07
16年目	H	49	0.3901	92.1			5.11	2.00
17年目	H	50	0.3751	92.1			5.11	1.92
18年目	H	51	0.3607	92.1			5.11	1.84
19年目	H	52	0.3468	92.1			5.11	1.77
20年目	H	53	0.3335	92.1			5.11	1.71
21年目	H	54	0.3207	92.1			5.11	1.64
22年目	H	55	0.3083	92.1			5.11	1.58
23年目	H	56	0.2965	92.1			5.11	1.52
24年目	H	57	0.2851	92.1			5.11	1.46
25年目	H	58	0.2741	92.1			5.11	1.40
26年目	H	59	0.2636	92.1			5.11	1.35
27年目	H	60	0.2534	92.1			5.11	1.30
28年目	H	61	0.2437	92.1			5.11	1.25
29年目	H	62	0.2343	92.1			5.11	1.20
30年目	H	63	0.2253	92.1			5.11	1.15
31年目	H	64	0.2166	92.1			5.11	1.11
32年目	H	65	0.2083	92.1			5.11	1.07
33年目	H	66	0.2003	92.1			5.11	1.02
34年目	H	67	0.1926	92.1			5.11	0.99
35年目	H	68	0.1852	92.1			5.11	0.95
36年目	H	69	0.1780	92.1			5.11	0.91
37年目	H	70	0.1712	92.1			5.11	0.88
38年目	H	71	0.1646	92.1			5.11	0.84
39年目	H	72	0.1583	92.1			5.11	0.81
40年目	H	73	0.1522	92.1			5.11	0.78
41年目	H	74	0.1463	92.1			5.11	0.75
42年目	H	75	0.1407	92.1			5.11	0.72
43年目	H	76	0.1353	92.1			5.11	0.69
44年目	H	77	0.1301	92.1			5.11	0.67
45年目	H	78	0.1251	92.1			5.11	0.64
46年目	H	79	0.1203	92.1			5.11	0.62
47年目	H	80	0.1157	92.1			5.11	0.59
48年目	H	81	0.1112	92.1			5.11	0.57
49年目	H	82	0.1069	92.1	-262.87	-28.10	5.11	0.55
合計					643.19	2055.36	255.71	83.52
単純事業費計						906.06		255.71

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

# 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道165号 大和高田バイパス

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.37	2.3	0.86	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 26	0.9615	92.1	0.10	0.09		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	0.10	0.09		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	6.38	5.67		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	26.67	22.79		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	26.67	21.92		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	33.18	26.22		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	7.46	5.67		
供用開始年次	H 33	0.7307	92.1			0.82	0.60
1年目	H 34	0.7026	92.1			0.82	0.57
2年目	H 35	0.6756	92.1			0.82	0.55
3年目	H 36	0.6496	92.1			0.82	0.53
4年目	H 37	0.6246	92.1			0.82	0.51
5年目	H 38	0.6006	92.1			0.82	0.49
6年目	H 39	0.5775	92.1			0.82	0.47
7年目	H 40	0.5553	92.1			0.82	0.45
8年目	H 41	0.5339	92.1			0.82	0.44
9年目	H 42	0.5134	92.1			0.82	0.42
10年目	H 43	0.4936	92.1			0.82	0.40
11年目	H 44	0.4746	92.1			0.82	0.39
12年目	H 45	0.4564	92.1			0.82	0.37
13年目	H 46	0.4388	92.1			0.82	0.36
14年目	H 47	0.4220	92.1			0.82	0.34
15年目	H 48	0.4057	92.1			0.82	0.33
16年目	H 49	0.3901	92.1			0.82	0.32
17年目	H 50	0.3751	92.1			0.82	0.31
18年目	H 51	0.3607	92.1			0.82	0.29
19年目	H 52	0.3468	92.1			0.82	0.28
20年目	H 53	0.3335	92.1			0.82	0.27
21年目	H 54	0.3207	92.1			0.82	0.26
22年目	H 55	0.3083	92.1			0.82	0.25
23年目	H 56	0.2965	92.1			0.82	0.24
24年目	H 57	0.2851	92.1			0.82	0.23
25年目	H 58	0.2741	92.1			0.82	0.22
26年目	H 59	0.2636	92.1			0.82	0.22
27年目	H 60	0.2534	92.1			0.82	0.21
28年目	H 61	0.2437	92.1			0.82	0.20
29年目	H 62	0.2343	92.1			0.82	0.19
30年目	H 63	0.2253	92.1			0.82	0.18
31年目	H 64	0.2166	92.1			0.82	0.18
32年目	H 65	0.2083	92.1			0.82	0.17
33年目	H 66	0.2003	92.1			0.82	0.16
34年目	H 67	0.1926	92.1			0.82	0.16
35年目	H 68	0.1852	92.1			0.82	0.15
36年目	H 69	0.1780	92.1			0.82	0.15
37年目	H 70	0.1712	92.1			0.82	0.14
38年目	H 71	0.1646	92.1			0.82	0.13
39年目	H 72	0.1583	92.1			0.82	0.13
40年目	H 73	0.1522	92.1			0.82	0.12
41年目	H 74	0.1463	92.1			0.82	0.12
42年目	H 75	0.1407	92.1			0.82	0.11
43年目	H 76	0.1353	92.1			0.82	0.11
44年目	H 77	0.1301	92.1			0.82	0.11
45年目	H 78	0.1251	92.1			0.82	0.10
46年目	H 79	0.1203	92.1			0.82	0.10
47年目	H 80	0.1157	92.1			0.82	0.09
48年目	H 81	0.1112	92.1			0.82	0.09
49年目	H 82	0.1069	92.1	-50.04	-5.35	0.82	0.09
合計				50.50	77.10	40.84	13.30
単純事業費計				100.54		40.84	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。







(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道165号	大和高田バイパス	4、2	14.4km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					48,781		
	改良費					8,429	
		土工		m3	1,003,549	6,169	
		軟弱地盤改良工		m3			
		法面工		m <sup>2</sup>	30,598	11	切土法面、盛土法面
		擁壁工		式	1	1,901	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
	函渠工		m	2,918	348		
	橋梁費					36,060	
		100m以上		m	8,015	34,826	連続高架288橋
		100m未満		m	324	1,234	PC橋1橋、鋼橋1橋
	トンネル費						
		NATM		m			
		シールド		m			
	IC・JCT費						
		IC		箇所			
		JCT		箇所			
	舗装費					2,197	
車道舗装			m <sup>2</sup>	356,104	1,851		
歩道舗装			m <sup>2</sup>	94,695	346		
付帯施設費					2,095		
	交通管理施設工		式	1	1,604	転落防止柵、防護柵、植樹、情報管路、フェンス等	
	遮音壁		m	8,175	491		
②用地及補償費					30,978		
用地費			m <sup>2</sup>	459,300	26,287		
	宅地		m <sup>2</sup>	40,553	4,879		
	田畑		m <sup>2</sup>	418,747	21,408		
	山林・原野		m <sup>2</sup>				
	その他		m <sup>2</sup>				
補償費		式	1	4,691			
③間接経費		式	1	13,241	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費					93,000		

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道165号	大和高田バイパス	4、2	14.4km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					3,542		
	改良費					2,442	
		土工		m3	87,232	1,810	
		軟弱地盤改良工		m3			
		法面工		m <sup>2</sup>	4,270	3	切土法面、盛土法面
		擁壁工		式	1	564	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
	函渠工		m	378	65		
	橋梁費						
		100m以上		m			
		100m未満		m			
	トンネル費						
		NATM		m			
		シールド		m			
	IC・JCT費						
		IC		箇所			
		JCT		箇所			
	舗装費					643	
車道舗装			m <sup>2</sup>	40,576	517		
歩道舗装			m <sup>2</sup>	13,975	126		
付帯施設費					457		
	交通管理施設工		式	1	457	転落防止柵、防護柵、植樹、情報管路、フェンス等	
	遮音壁		m				
②用地及補償費					5,758		
用地費			m <sup>2</sup>	36,300	5,004		
	宅地		m <sup>2</sup>	14,966	2,913		
	田畑		m <sup>2</sup>	21,334	2,091		
	山林・原野		m <sup>2</sup>				
	その他		m <sup>2</sup>				
補償費		式	1	754			
③間接経費			式	1	1,257	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					10,557		

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道165号	大和高田バイパス	2、4	14.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.4	3,850	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	23,000	橋梁8.3km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			26,850	

国近整企画第76号  
平成25年11月14日

奈良県知事 殿

近畿地方整備局長

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年12月2日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年11月27日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

## 【道路事業】

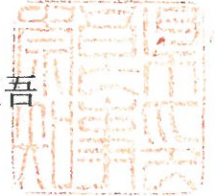
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道165号大和高田バイパス	事業継続	
一般国道168号十津川道路	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

道 建 第 202 号  
平成25年11月27日

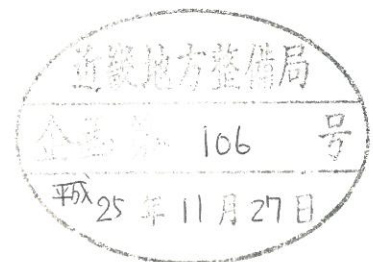
近畿地方整備局長 殿

奈良県知事 荒井 正吾



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）  
の作成に係る意見照会について（回答）

平成25年11月14日付け、国近整企画第76号で照会のありました  
標記の件について、別紙のとおり回答します。





(別 紙)

【一般国道165号大和高田バイパス】

一般国道165号大和高田バイパスは、南阪奈道路の一部を構成し、西名阪自動車道、京奈和自動車道等とともに、大和平野の広域幹線道路ネットワークを形成する重要な道路です。

また、中和幹線及び国道165号香芝柏原改良と一体的に整備されることで、近畿自動車道等とのネットワーク機能の発現により、中南和地域と関西都市圏との連携が強化され、産業振興や地域の活性化に寄与するものです。

一方、未整備となっている4工区については、主要地方道御所香芝線をはじめとした周辺道路の混雑緩和や交通安全の確保などの効果が期待され、必要性が認められるものの、社会情勢や周辺の交通状況の変化、事業の進捗見通し等を踏まえた代替案を検討することも重要と考えます。

以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続としつつ、計画の変更についても検討を行っていただいた上で、地域にふさわしい事業を実施していただくようお願いします。

なお、代替案の検討にあたっては、県、市とも十分に協議調整を図っていただくようお願いします。



(別 紙)

【一般国道168号 十津川道路】

一般国道168号 十津川道路は、地域高規格道路 五條新宮道路の一部を構成し、奈良県南部地域にとって産業や観光の振興を担う重要な幹線道路であり、生活や緊急医療を支える「命の道」です。また、「紀伊半島アンカールート」における南北の連絡軸を形成し、大規模災害時のリダンダンシーの確保など、紀伊半島全体にとって極めて重要な道路となっています。

平成23年9月の紀伊半島大水害では、被災により道路が分断され集落が孤立し、地域生活に大きな被害を及ぼすなか、トンネルや橋梁等の高い規格により整備された十津川道路に被害はなく、緊急的な部分供用により、地域は大きく救われました。

本県では、被災地域が「災害に強く、希望の持てる」地域となるよう、平成23年度から平成32年度の10年間を復旧・復興計画期間と位置付け、迅速な復旧・復興に県を挙げて取り組んでいるところであり、地域の再生・再興を推進するためにも、十津川道路の早期整備は必要不可欠です。

以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、紀伊半島アンカールートの早期整備に向けて、本事業とともに、長殿道路、風屋川津・宇宮原工区についても事業の推進が図られるよう、お願いします。

